296-1.1 AU 312 42908
FR 0662171
AUG 1929
FR-1929-08
662,171
March 18, 1929
296-216.02

N° 662.171 M. Delcourt Pl. unique

Fig. 1

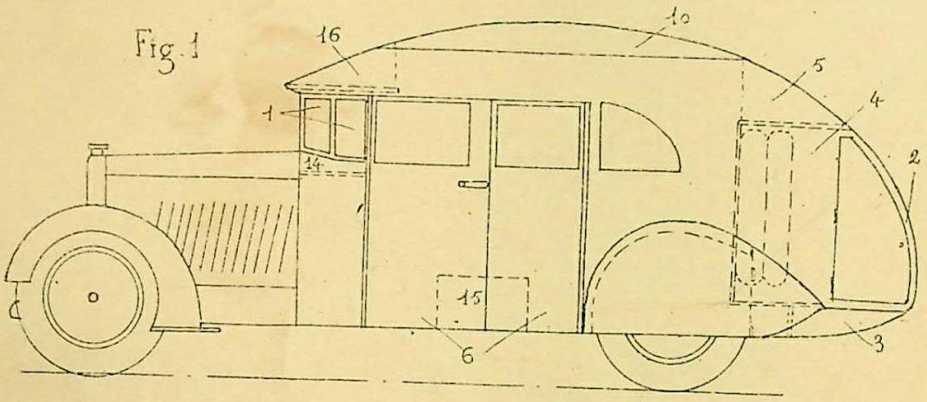


Fig. 2

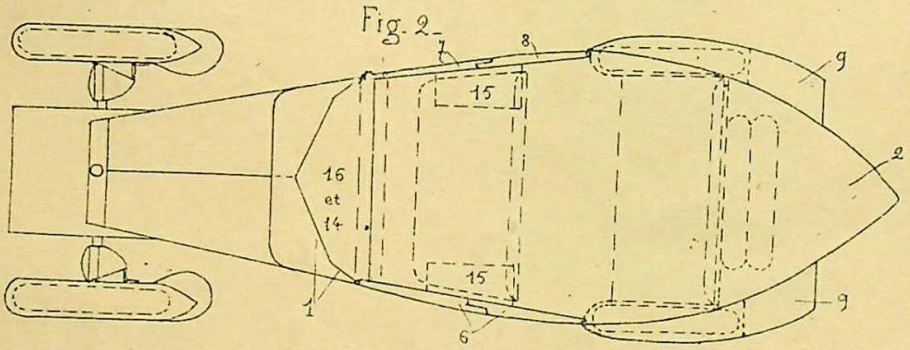
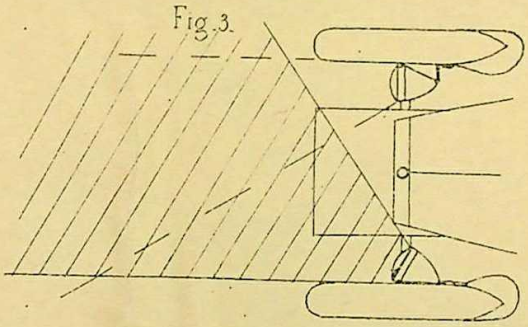


Fig. 3



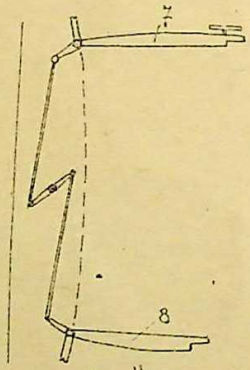


Fig. 5

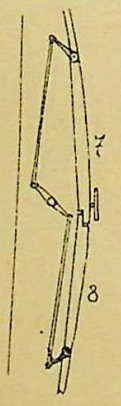
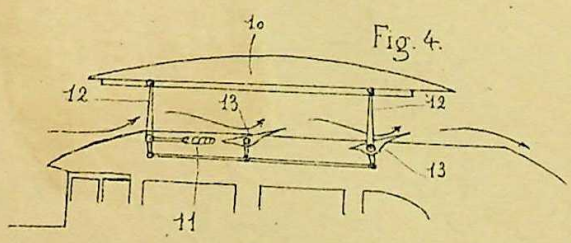


Fig. 4



296/1.1

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

DIRECTION DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

Gr. 10. — Cl. 1. **N° 662.171**

Perfectionnement apporté dans l'établissement des carrosseries d'automobiles, fermées, profilées, aérables.

M. Pierre DELCOURT résidant en France (Marne).

Demandé le 20 septembre 1928, à 15h 38m, à Châlons-sur-Marne.
Délivré le 18 mars 1929. — Publié le 3 août 1929.

(Demande de brevet déposée au Grand-Duché du Luxembourg le 1er octobre 1927. — Déclaration du déposant.)

La présente invention a pour objet une carrosserie fermée, dont l'une des caractéristiques essentielles réside dans la forme du profilage réduisant la résistance à l'avancement et de dimensions moyennes pour ne pas enlever le confort.

L'invention concerne également d'autres caractéristiques qui ont pour but :

1° L'aération par le toit mobile, qui se soulève en inclinant des volets transversaux pour guider les filets d'air afin d'éviter les remous à l'intérieur.

2° D'orienter un phare pour les croisements (par l'intermédiaire d'un câble Bowden relié à une manette) l'autre se met en veilleuse. Ils sont solidaires des garde-boue profilés qui oscillent avec les roues.

3° De nombreux coffres et portes-bagages, dont plusieurs s'ouvrent de l'intérieur.

4° De larges ouvertures, grâce aux portes conjuguées.

Sur le dessin annexé et à titre d'exemple :

Les fig. 1 et 2 montrent en élévation et en plan la carrosserie établie suivant les caractéristiques de la présente invention.

La fig. 3 montre la disposition du phare gauche orienté vers la droite, pour un croisement de voiture. Dans les pays se croisant à gauche on fait l'inverse.

La fig. 4 se réfère au toit mobile soulevé pour l'aération, avec la disposition des volets transversaux.

La fig. 5 montre le système des doubles portes, ouvert et fermé.

La carrosserie faisant l'objet de l'invention, peut s'adapter à n'importe quel châssis, court ou long, pour quatre places.

Le pare-brise *1* est en coupe-vent, en quatre parties verticales.

L'arrière se termine en pointe 2 renfermant en bas le réservoir à essence *3*, un grand coffre *4* pour les roues de secours et bagages, et au-dessus un autre coffre 5 s'ouvrant de l'intérieur à la main des passagers.

La position du réservoir d'essence permet d'adopter un dispositif pour le largage en cas d'incendie sur la route.

Il existe une double porte de chaque côté *6*. Elles possèdent chacune deux battants *7* et *8* conjugués entre eux par un système de bielles (fig. 5) reliées à un palonnier au milieu. Le tout est dissimulé en dessous des marche-pied.

Les marche-pied se rentrent en dedans avec les portes.

La poignée et le dispositif de fermeture se trouve sur le battant avant.

Prix du fascicule : 5 francs.

Pour assurer la fermeture des portières, on utilise un système, genre crémone, dont les gâches sont prévues d'une part dans le longeron supérieur supportant le pavillon, d'autre part dans le longeron inférieur reliant les pieds de carrosserie.

Ce moyen permet une large ouverture sans avoir des portes encombrantes quand elles sont ouvertes.

Les roues arrières sont dissimulées dans un capotage caréné fixé à la carrosserie, il s'ouvre pour changer de roue, sa pointe arrière renferme un coffre pour l'outillage *9*.

Le principe de l'aération réside en ce que le toit *10* peut se soulever. Il suffit de relever le levier *11* solidaire des bielles *12* pour que celles-ci soulèvent le toit en le déportant vers l'avant. Un dispositif de verrouillage bloque le toit dans chaque position. Pendant cette manœuvre les volets transversaux *13* qui étaient à plat se sont inclinés par le moyen d'une bielle commandée aussi par le levier *11*, de sorte que l'air qui passe entre le plafond et la tête des passagers ne tourbillonne pas à l'intérieur. L'emploi de ces volets est facultatif. Pour l'hiver ils se retirent. Les bords du toit sont assez larges pour bien recouvrir et éviter les infiltrations de l'eau quand il pleut.

Un porte-bagage *14* se trouve en avant de la planche de bord, derrière le pare-brise; d'autres coffres sont disposés de chaque côté en dessous du siège avant *15*, un autre accessible de l'intérieur pour les passagers avant est dissimulé dans l'avant du toit *16* formant parasol.

RÉSUMÉ.

L'invention comprend :

Perfectionnement apporté dans l'établissement des carrosseries d'automobiles, fermées, profilées, aérables, caractérisé en ce que la forme améliore la pénétration dans l'air, en évitant le vide à l'arrière, ce qui peut diminuer la consommation, les places de l'arrière sont aussi larges que celles de l'avant pour rester confortables, tous les organes extérieurs sont profilés, larges ouvertures, sans portes encombrantes qui tendent toujours à prendre du gauche, nombreux coffres, dont trois à l'intérieur, accessibles en marche, à la portée des passagers. Dispositif de phares orientables, réduisant les risques aux croisements de voitures la nuit; aération obtenue instantanément sans courant d'air et permettant de ventiler l'intérieur, moins de poussière déplacée.

PIERRE DELCOURT,
avenue de la Gare, 30. Vertus (Marne).

Pour la vente des fascicules, s'adresser à l'IMPRIMERIE NATIONALE, 27, rue de la Convention. Paris (15e).